Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10481**

18. Wahlperiode 30.11.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 18/10327 –

Lärmschutzsituation beim geplanten Ausbau der Autobahn 1 im Abschnitt Neuenkirchen-Vörden bis Bramsche

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau der A1 im Abschnitt Neuenkirchen-Vörden bis Bramsche ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung eingestuft. In der Planfeststellung erwartet die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ein Verkehrsaufkommen von 75 025 Kfz pro 24h im Jahr 2025 (vgl. www.strassenbau.niedersachsen.de/download/78035/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 10). Vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrsbelastung werden Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trasse erforderlich. Auf Höhe der Ortschaft und des Klosters Malgarten ist jedoch keine Schallschutzwand vorgesehen.

1. Auf welchen Messwerten basiert die Verkehrsprognose für den Bezugs- und Planfall des Teilprojekts A1-G50-NI-T2-NI im Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030?

   Warum weicht die Prognose im PRINS (DTV 62 000 Kfz) von der Planfeststellung für die BAB 1 Bremen – Kamen (DTV 75 025 Kfz im selben Abschnitt) ab (vgl. www.strassenbau.niedersachsen.de/download/78035/Erlaeuterungsbericht.pdf, S. 10)?

Die der Projektbewertung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 zugrunde liegenden Verkehrsbelastungszahlen basieren auf der Umlegung der für 2030 prognostizierten Verkehre auf das so genannte Bezugsfallnetz, das im Wesentlichen dem heutigen Straßennetz einschließlich der 2015 bereits in Bau befindlichen oder als ÖPP weit vorangeschrittenen Bundesfernstraßenmaßnahmen entspricht.

Diese für 2030 prognostizierten Verkehre stützen sich auf eine regionalisierte Strukturdatenprognose mit Angaben zur Entwicklung der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur bis 2030, der Prognose des See- und Seehafenhinterlandverkehrs sowie der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für den Personen- und Güterverkehr für 2030.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 28. November 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Wirkung eines erwogenen Projektes lässt sich dann durch den Vergleich des Mit- (=Planfall) und Ohne-Falls (=Bezugsfall) ermitteln und bewerten. Dieser Netzzustand gilt einzig für die Projektbewertungen.

Die im Rahmen des BVWP 2030 prognostizierten Verkehrszahlen und die bei der Planung eines Vorhabens projektscharf ermittelte Projektprognose dienen unterschiedlichen Planungsentscheidungen und können voneinander abweichen. Ein Vergleich der Ergebniswerte ist auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Inputs (Netzumfang, Verknüpfung, Struktur- und Verkehrsdaten) nur bedingt möglich. So berücksichtigt die für die immissionstechnischen Berechnungen maßgebliche Projektprognose detailliert auch die lokale Verkehrssituation.

2. Mit welcher mittleren Verkehrsstärke und mit welcher Spitzenverkehrsbelastung in Kfz/24h rechnen die Bundesregierung und nachgeordnete Behörden gegenwärtig und in den Jahren 2025 und 2030?

   Von welchem Anteil an Schwerlastverkehr geht die Bundesregierung dabei jeweils aus?

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 29.04.2013 eingeleitet. Die Straßenverkehrszäh-lung (SVZ) 2010 weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 51 650 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) von 18,8 Prozent am Tag und 47,8 Prozent in der Nacht auf. Für das Jahr 2025 wird ein DTV von 75 030 Kfz/24h erwartet. Im Planfeststellungsverfahren wurde die Verkehrsprognose auf den Prognosehorizont 2030 aktualisiert. Für das Jahr 2030 wird ein DTV von 76 800 Kfz/24h prognostiziert. Dabei beträgt der SV-Anteil 18,8 Prozent am Tag und 43,1 Prozent in der Nacht.

Die Ergebnisse der SVZ 2015 liegen noch nicht vor. Eine Spitzenverkehrsbelastung in Kfz/24h wird nicht berechnet.

3. Liegen der Bundesregierung oder nachgeordneten Behörden Daten zu durch Kraftfahrzeugverkehr auf der A1 verursachten Schallimmissionen im Ortsteil Malgarten und am Kloster Malgarten vor?

   Wenn ja, welche Werte liegen vor (bitte nach Messstelle, Lautstärke in dB (A) zur Tag- und Nachtzeit aufschlüsseln)?

   Aus welchem Jahr stammen die Daten?

   Von welcher Organisation wurden sie mit welchem Verfahren ermittelt, und wie sind diese Daten von der Öffentlichkeit einsehbar?

Es liegen die ermittelten Beurteilungspegel aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren nördlich des Klosters Malgarten (K 147) für das Wohngebiet Klosterstraße vor. Es werden Beurteilungspegel für den Tageszeitraum von 33 bis 55 dB(A) und für den Nachtzeitraum von 30 bis 51 dB(A) erreicht. Die Daten stammen aus dem Jahr 2012 für das Prognosejahr 2025. Die Unterlagen haben im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ausgelegen und sind beim Geschäftsbereich Osnabrück der NLStBV (Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) vorhanden.

Des Weiteren liegen Beurteilungspegel aus einer ergänzenden Berechnung vor, die auf Anfrage der Interessengemeinschaft Malgarten für den Mischgebietsbereich „Kloster“ mit maximal 54 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht ermittelt wurden. Für die Mischgebietsbereiche „An der Hase“ und „Malgartener Straße“ ergeben sich Beurteilungspegel von maximal 52 dB(A) am Tag und

48 dB(A) in der Nacht. Die Daten stammen aus dem Jahr 2014 für das Prognosejahr 2025. Die Unterlagen sind beim Geschäftsbereich Osnabrück der NLStBV vorhanden.

Die Beurteilungspegel werden gemäß § 3 der 16. BImSchV berechnet.

4. Mit welcher Steigerung der Schallimmissionen im Ortsteil Malgarten und am Kloster Malgarten rechnen die Bundesregierung oder nachgeordnete Behörden im Planfall des Teilprojekts A1-G50-NI-T2-NI im Vergleich zum Bezugsfall im Jahr 2030?

   Welche Auswirkungen auf das Kloster Malgarten als touristische Attraktion und Kulturstandort erwartet die Bundesregierung durch zunehmende Schallimmissionen?

Es wird mit keiner Steigerung gerechnet, weil die Verkehrszahlen für den Prognoseplanfall 2030 zwar gegenüber dem Prognoseplanfall 2025 geringfügig steigen, die LKW-Anteile dagegen abnehmen.

Des Weiteren werden keine Auswirkungen auf das Kloster Malgarten als touristische Attraktion und Kulturstandort erwartet.

5. Liegen der Bundesregierung oder nachgeordneten Behörden Daten zu durch Kraftfahrzeugverkehr auf der A1 verursachten Schadstoffimmissionen im Ortsteil Malgarten und am Kloster Malgarten vor?

   Wenn ja, welche Werte liegen vor (bitte nach Treibhausgasen, Kohlenmonoxid, flüchtigen Kohlenwasserstoffen, Stickoxiden, Feinstaub jeweils in g/Pkm und Messstelle aufschlüsseln)?

   Aus welchem Jahr stammen die Daten?

   Von welcher Organisation wurden sie mit welchem Verfahren ermittelt, und wie sind diese Daten von der Öffentlichkeit einsehbar?

Die örtliche zuständige Behörde hat dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mitgeteilt, dass für das Planfeststellungsverfahren für einen Korridor von 200 m parallel zur A 1 unter Anwendung des „Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (MLuS 2002 geänderte Fassung 2005) eine luftschadstofftechnische Abschätzung durchgeführt wurde. Mit den innerhalb dieses Korridors ermittelten Luftschadstoffwerten werden danach die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten.

Luftschadstoffwerte wurden daher für den mit rd. 750 m wesentlich weiter entfernt liegenden Ortsteil Malgarten nicht ermittelt.

6. Mit welcher Steigerung der Schadstoffimmissionen im Ortsteil Malgarten und am Kloster Malgarten rechnen die Bundesregierung oder nachgeordnete Behörden im Planfall des Teilprojekts A1-G50-NI-T2-NI im Vergleich zum Bezugsfall im Jahr 2030?

   Welche Auswirkungen auf das Kloster Malgarten als touristischen Attraktor und Kulturstandort erwartet die Bundesregierung durch zunehmende Schadstoffimmissionen?

Es wird mit keiner Steigerung der Schadstoffimmissionen gerechnet.

7. Welche weiteren Planungsschritte muss das A1-Teilprojekt A1-G50-NI-T2-NI noch durchlaufen, und welche Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung bestehen dabei?

   Wann und wie werden Bürgerinnen und Bürger über weitere Beteiligungsmöglichkeiten informiert?

Zunächst ist der Planfeststellungsbeschluss durch die zuständige Planfeststellungsbehörde zu erlassen. Der Planfeststellungsbeschluss ist rechtsmittelfähig.

Der noch zu erlassene Planfeststellungsbeschluss wird denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zugestellt. Gleichzeitig liegen der Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Pläne in den betroffenen Gemeinden zwei Wochen zur öffentlichen Ansicht aus.

8. Von welchen Kosten gehen die Bundesregierung und nachgeordnete Behörden für die Lärmschutzmaßnahmen im Teilprojekt A1-G50-NI-T2-NI derzeit aus, und wie viel würde eine zusätzliche Lärmschutzmaßnahme auf Höhe des Ortes und des Klosters Malgarten kosten?

   Wie groß wäre der Anteil dieser zusätzlichen Maßnahme an den Kosten des Gesamtprojektes?

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr geht von Kosten für vorgesehene passive Lärmschutzmaßnahmen von rd. 200 000 Euro aus.

Für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV) für das Wohngebiet im Bereich der Klosterstraße mit aktivem Lärmschutz würden zusätzliche Kosten i. H. v. mindestens 600 000 Euro entstehen. Eine solche Lärmschutzmaßnahme wurde als außer Verhältnis zum Schutzzweck gemäß § 41 Absatz 2 BImSchG eingestuft.

Für den Mischgebietsbereich „Kloster“ und „An der Hase“, „Malgartener Straße“ werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Daher besteht dort kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Der Anteil des zusätzlich aktiven Lärmschutzes im Bereich der Klosterstraße an den Gesamtkosten des Teilprojekts würde 0,83 Prozent betragen.

9. Wie viele Stellungnahmen und Einwände zum Gesamtprojekt A1-G50-NI und wie viele Stellungnahmen zum Teilprojekt A1-G50-NI-T2-NI liegen den zuständigen Behörden derzeit vor?

   Wie werden die einzelnen Stellungnahmen bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt?

   Wann und wie erhalten die Bürgerinnen und Bürger eine Rückmeldung zu ihren Einwendungen?

Die gemäß § 14b in Verbindung mit § 19b und Anlage 3 Nummer 1.1 UVPG im Rahmen des BVWP 2030 durchgeführte Strategische Umweltprüfung sah eine Öffentlichkeitsbeteiligung vor, bei der der Gesamtplan und seine Wirkungen im Vordergrund standen. Projektbezogene Stellungnahmen waren nur dann relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan hatten.

Deshalb fanden Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung keine Berücksichtigung.

Der über das Internetportal des BMVI öffentlich einsehbare „Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030“ enthält das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Gesamtprojekt (A1-G50-NI) sind insgesamt 60 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und 47 Einwendungen privat Betroffener eingegangen. Darin enthalten ist neben dem unten genannten Teilprojekt das Teilprojekt von AS Lohne/Dinklage – AS Neuenkirchen/Vörden.

Im Teilprojekt (A1-G50-NI-T2-NI) sind im Planfeststellungsverfahren 30 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und 8 Einwendungen privat Betroffener eingegangen.

Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden der Vorhabenträgerin (Regionaler Geschäftsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Osnabrück) von der Planfeststellungsbehörde zur Bearbeitung und Erwiderung übersandt und am 11. November 2015 mit der Vorhabenträgerin und den Betroffenen erörtert. Im noch zu erstellenden Planfeststellungsbeschluss wird über die Stellungnahmen und Einwendungen, die sich im laufenden Verfahren nicht erledigt haben, entschieden.

Die von der Vorhabenträgerin erstellten Erwiderungen wurden den Bürgerinnen und Bürgern, die Einwendungen erhoben haben, mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandt. Der zu erstellende Planfeststellungsbeschluss wird denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zugestellt. Gleichzeitig liegen der Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Pläne in den betroffenen Gemeinden zwei Wochen zur öffentlichen Ansicht aus.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333